



**Haydock  
Park**

**June 27th &  
28th 2012**

# **Don't miss the UK's number one lifting event**

**the only specialist equipment event for the UK and Ireland**

**If you buy, use or have a professional interest in Access Equipment, Working at Height, Mobile Cranes, Tower Cranes and Loader Cranes, not to mention Telehandlers then register now for the UK and Ireland's event for lifting professionals – Vertikal Days.**

**See the latest equipment and services, meet the experts and enjoy a day of networking, deal-making and socialising.**

**email the Vertikal Team at  
[info@vertikaldays.net](mailto:info@vertikaldays.net)  
UK Office +44 (0) 8448 155900**

**[www.vertikaldays.net](http://www.vertikaldays.net)**

**Vertikal  
days**

**...new PASMA village...Lorry Loader workshops...IPAF safety demonstrations...Crane and Access demonstrations...**

# Am Wasser gebaut

Ähnlich wie Flughäfen stehen auch Häfen und Terminals unter ständigem Wettbewerbs- und Erweiterungsdruck, um mit dem gestiegenen Frachtaufkommen und der Konkurrenz mithalten zu können. Eine Chance für die Hersteller? *Kran & Bühne* summiert.

**A**ch wenn sich die Stimmung in der maritimen Wirtschaft Norddeutschlands derzeit eintrübt – laut Herbstumfrage der IHK beurteilen Reeder, Schiffbauer und Hafenlogistiker ihre Erwartungen negativer als noch im Frühjahr –, erscheint es geradezu als unausweichliches Naturgesetz, dass das Frachtaufkommen und der Güterumschlag weiter zunehmen werden. Der Hamburger Hafen beispielsweise boomt: 130 Millionen Tonnen Güter, davon neun Millionen Standardcontainer (TEU), werden wohl insgesamt im Jahr 2011 umgeschlagen – ein Zuwachs von über zehn Prozent. Allein die Tatsache, dass China weiterhin rasant wächst, wird sich in den hiesigen Häfen niederschlagen. In der Umschlagsmenge, aber auch baulich. Regelmäßig werden Kaianlagen erweitert und



Der F479 von Ferrari



Ein Liebherr LRS 645 bei Buss in Hamburg

Terminals modernisiert – und mit ihnen die entsprechenden Gerätschaften. Eine Chance für die Hersteller, zugleich eine Herausforderung; zumal die Emissionen und der Verbrauch im Zuge der Klimaziele und Spritpreise weiter im Fokus stehen.

An vorderster Front bei den Hafemobilkranen kämpft Liebherr für mehr Effizienz und Ökologie. Der erste gewaltige Schritt war die Einführung des Pactronic-Hybridantriebs im Jahr 2010. Es liefert die doppelte Hubleistung mit bis zu 100 Prozent höheren Hub- und Senkgeschwindigkeiten und eine um etwa 30 Prozent gesteigerte Umschlagleistung. Um denselben

Wert gesenkt werden Emissionen und Kraftstoffverbrauch reduziert. Der LHM 550, erster LHM mit dieser Hybridtechnik, im Hafen von Odense in Dänemark ist der erste seiner Art in Europa. „Einmal im Monat läuft eines unserer Schiffe im Hafen von Odense ein und lädt 30.000 Tonnen Metallschrott. Früher benötigten wir drei Tage und Nächte für diesen Umschlag, aber mit dem neuen Liebherr LHM 550 schaffen wir es in nur zwei Tagen und Nächten“, freut sich der Betriebsleiter eines Recyclingunternehmens.

Neben dem LHM 550 wird nun der LHM 420 die zweite Produktlinie, die den revolutionären Antrieb serienmäßig ►►

◀ erhält. Er schließt die Lücke zwischen LHM 550 und LHM 280 und ist in zwei Varianten mit Traglasten von 84 oder 124 Tonnen erhältlich. Mit einer maximalen Ausladung von 48 Metern ist der LHM 420 geeignet für Schiffe bis zur Post-Panamax-Klasse. „In Zusammenarbeit mit unseren

Kunden werden wir verstärkt Lösungen für ökologisch nachhaltige Konzepte vorantreiben.“ versichert Leopold Berthold, Direktor Hafenmobilkrane & Reachstacker im Liebherr-Werk Nenzing. In Sachen Reachstacker behält das Unternehmen mit seiner Ein-Modell-Politik bei. Der LRS

645 – 45 Tonnen, sechs Reihen hoch – hat einen neuen Ableger erhalten: den Log Handler Der unverkennbare gebogene und teleskopierbare Ausleger ermöglicht Reichweiten bis zehn Meter und eine Höhe von bis zu zwölf Meter. Auch unter Flur kann der Spezialist für Holzterminals bis zu sechs Meter unter Kaikante umschlagen.

Die Markteinführung der Hafenmobilkran-Technologie mit bereiftem Unterwagen reklamiert Gottwald für sich – das war 1956. Mittlerweile hat das Düsseldorfer Unternehmen seine „Generation 5“ am Start und bis heute über 1.300 Hafenmobilkrane in 100 Ländern in Betrieb genommen. Spannend ist die Frage, wie sich der Kauf der Firma durch den Terex-Konzern auswirken wird. Seit August 2011 ist Terex mehrheitlich an der Gottwald-Muttergesellschaft Demag Cranes beteiligt. Damit würde Terex, das gerade erst

das Wörtchen „Demag“ aus seinen Kranbezeichnungen getilgt hat, wieder zu einem „Demag“ kommen. Aktuell laufen laut Gottwald-Sprecher Peter Klein Verhandlungen über den Abschluss eines sogenannten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags. Terex Port Equipment ist die maritime Sparte des Konzerns. Sie bietet kleine Fantuzzi-Reachstacker für Leercontainer mit Tragkräften von zehn Tonnen in der ersten Reihe, acht in der zweiten und fünf in der dritten bis hin zum Großmodell mit 70 Tonnen Tragkraft, welches auch in der dritten Reihe noch 31 Tonnen nach unten hebt, wie zum Beispiel beim Beladen einer Barge.

Bei Kalmar sind die Modellnamen komplex. Der ‚DRF 450-75 S 5 XS‘ wiegt 82 Tonnen und kann mit seinen hydraulisch ausklappbaren Verlängerungsarmen am Spreader Container mit Gewichten von bis zu 45 ▶▶



Addicks & Kreye setzt auf den 45-Tonnen-Bargehandler von Kalmar

100 Ausgaben Kran & Bühne  
beeindruckend  
wir gratulieren zum Jubiläum



**QUENSEN**  
DRUCK + VERLAG  
GMBH & CO. KG

Utermöhlestraße 9 · 31135 Hildesheim  
Telefon 0 51 21/7 48 79-0 · Telefax 0 51 21/7 48 79-29  
info@quensen-druck.de · www.quensen-druck.de

« Tonnen in der ersten Reihe zu entnehmen, zudem ist er als „Bargehandler“ in der Lage, Container auch über die Kaikante hinaus zu entladen; jeweils aus Binnenschiffen. Er hat State-of-the-Art-Technik an Bord: Volvo-Motor, Clark-Lastschaltgetriebe mit Drehmomentwandler, Kessler-Achse und das von Kalmar selbst entwickelte dezentrale Steuersystem, dessen Komponenten per CAN-Bus kommunizieren. Das auf Dienstleistungen rund um Container spezialisierte Unternehmen Addicks & Kreye, 1908 in Bremen gegründet, hat neben dem Bargehandler drei weitere Kalmar-Großgeräte (einen Reachstacker und zwei Leercontainerstapler) in Diensten. Kalmar hält zudem den DRF 100 für leere Container parat. Eine große Modellpalette an Reachstackern hält ein anderer Traditionshersteller parat: CVS Ferrari aus Italien. Fünf Grundmodelle in drei Motorisierungsvarianten, vom F 465 bis zum F 481 PB, decken die Palette des Hafenumschlags ab.



Gottwald Modell 6, G HMK 6407, beim Aufbau in Indonesien

Der hohe Ölpreis und die gestiegenen Kosten für Reifen haben bei vielen Hafenbetreibern

zu Überlegungen geführt, wie man auf diesem Gebiet langfristig die Kosten senken kann. Hyster hat ganz neu seine Leercontainerstapler mit 16 bis 22 Tonnen Nutzlast mit neuartiger „Reifenschontech- nik“ auf den Markt gebracht. Sie könne den Reifenverschleiß um den Faktor drei verringern, lässt der Hersteller verlauten. „Hyster hat mit seinen Energieeffizienz-Techniken eine Treibstoffeinsparung von insge-

samt 15 Prozent über die gesamte Lebensdauer eines Fahrzeugs erreicht“, sagt Jan-Willem van den Brand, Produktmanager für Hyster Big Trucks. Hyster erreichte diese Einsparungen durch die Kombination neuer Cummins-Motorenteknik wie Motorkühlung nur bei Bedarf, Drehzahlmanagement und variable Motor-Leerlaufdrehzahlen. Hyster hat seinen Reachstackern zusätzliche Differentiale in den Achsenden an beiden Seiten der Achse spendiert. Dadurch können sich die Zwillingräder bei Kurvenfahrt unabhängig voneinander drehen. Dadurch wird das Schrubbren der Zwillingbereifung verhindert, was nicht nur den Reifenverschleiß, sondern auch den Kraftstoffverbrauch deutlich reduziert. Dafür gab es einen britischen Umweltpreis.

Wenn es um große Maschinen geht, lohnt sich ebenso ein Blick nach England. Bei Shoreham Port in Brighton steht die derzeit einzigartige und weltweit größte mobile Materialumschlagmaschine, sagt Hersteller Sennebogen. Die 180 Tonnen schwere Maschine ‚880 Mobil‘ übernimmt Hochleistungs-Hafenumschlag durch 26 Meter Reichweite und Traglasten bis 30 Tonnen – ob mit Zweischa-len- oder Biomassegreifer, ob 20-Tonnen-Haken oder 30-Tonnen-Schwerlasthaken. Der 880 M schließt bei Shoreham die Lücke zu den großen seilbetriebenen mobilen Hafenkränen. **K&B**



Sennebogens Riesenmaschine 880 Mobile in Shoreham, UK



Kein Schrubbren in den Kurven – dank Hysters Reifenschontech- nik